

중소조선산업 2012년도 4분기 동향

I. 세계 조선시황	3
1. 전체 조선시황	3
2. 중소 조선시황	6
II. 국내 중소조선산업 동향	7
1. 수주량 및 수주잔량	7
2. 건조량	10
3. 각종 관련 동향	10
III. 다음 분기 전망 및 시사점	14

작성 : 선임연구원 양종서 (3779-6679)
flydon@koreaexim.go.kr

확인 : 실장 이진권 (3779-6670)
ljinguhan@koreaexim.go.kr

< 요약 >

- 2012년도 전 세계 선박 수주량과 수주액은 전년대비 각각 37%와 21% 감소
 - 전 세계 2012년 수주량은 2,129만CGT로 집계
 - 4분기말 Clarkson 신조선가 지수는 전분기말 대비 2point 하락한 126
 - 전 세계 4분기 누적 수주액은 808억 달러로 집계(Clarkson)
- 국내 중소 조선산업의 수주는 극심한 침체
 - 2012년 국내 중소조선 수주량은 전년대비 73.7% 감소한 48.4만CGT
 - 2012년 수주액은 전년대비 63.5% 감소한 13.3억달러
- 국내 중소 조선산업의 4분기 수주잔량은 전분기 대비 6.6% 감소하였으며 누적 건조톤수는 전년대비 29.2% 감소
 - 4분기말 수주잔량은 317만CGT
 - 2012년 건조량은 690만DWT
- 4분기 벌크선의 운임, 용선료 등 대부분의 해운지표가 하향세를 나타냄
 - BDI는 일시적인 상승이 있었으나 4분기 평균 1,000을 밑도는 부진이 지속되고 있고 용선료 수준도 여전히 하락 중
- 4분기 중소형 탱커의 해운지표는 소폭이나마 개선되는 추세를 보이고 있음
 - 전분기대비 운임상승은 일시적인 것으로 보이나 용선료가 전년 동기 대비 약간 높은 수준을 기록하는 등 소폭 개선 추세를 나타냄
- 다음 분기에도 어려운 시황은 지속될 전망이나 해운시장의 고연비선박 투자 수요가 점차 확대될 것으로 보여 향후 1~2년이 마지막 고비가 될 전망
 - 대형 해운사들간의 고연비 경쟁추세가 중소형까지 확산되는 데에는 다소 시간이 걸릴 수 있으나 그린십 수요에 의한 수주가 약 2년 후에는 본격적으로 확대될 전망
 - 이러한 수요에 대응하기 위해서는 국내 중소조선업체도 고연비 기술 개발이 이루어져야 하며 이에 따른 지원도 필요

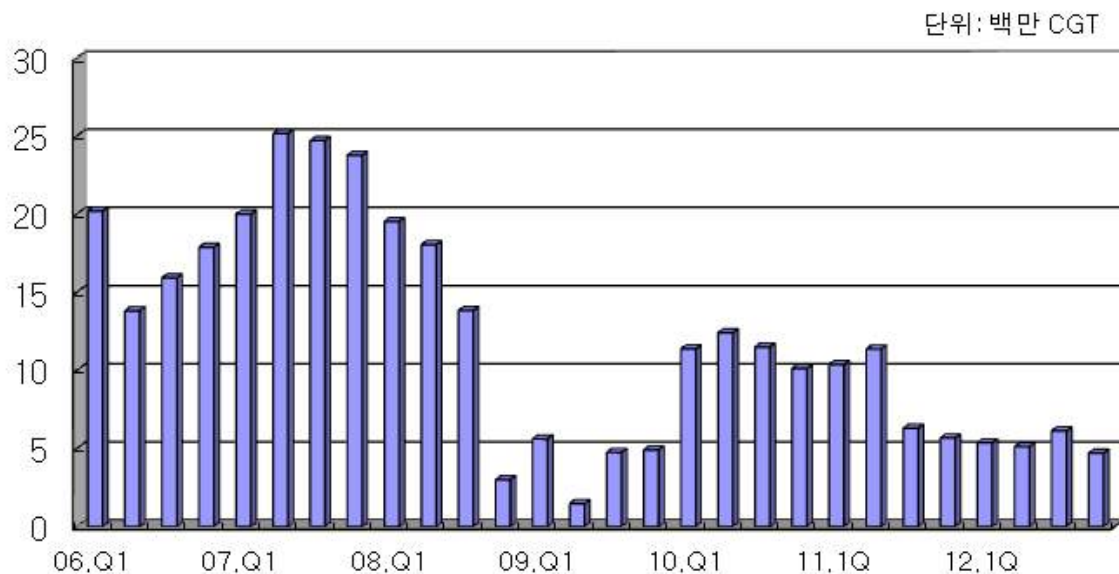
I. 세계 조선시황

1. 전체 조선 시황

□ 2012년 전 세계 신조선 수주량은 전년대비 36.8% 감소한 2,129만CGT를 기록 (Clarkson 집계)

- 해양부문과 LNG선, LPG선 등 가스선 시황이 비교적 양호하였으나 일반 상선시장의 침체가 극심하여 큰 폭의 수주 감소를 나타냄
- 4분기 수주량은 전년 동기대비 17.2% 감소한 470만CGT를 기록
- 전 세계 2012년 신조선 수주액은 전년대비 약 20.6% 감소한 808억 달러 수준으로 추정되며 한국은 이중 37%인 299.8억달러 수주

< 분기별 전 세계 수주량 추이 >



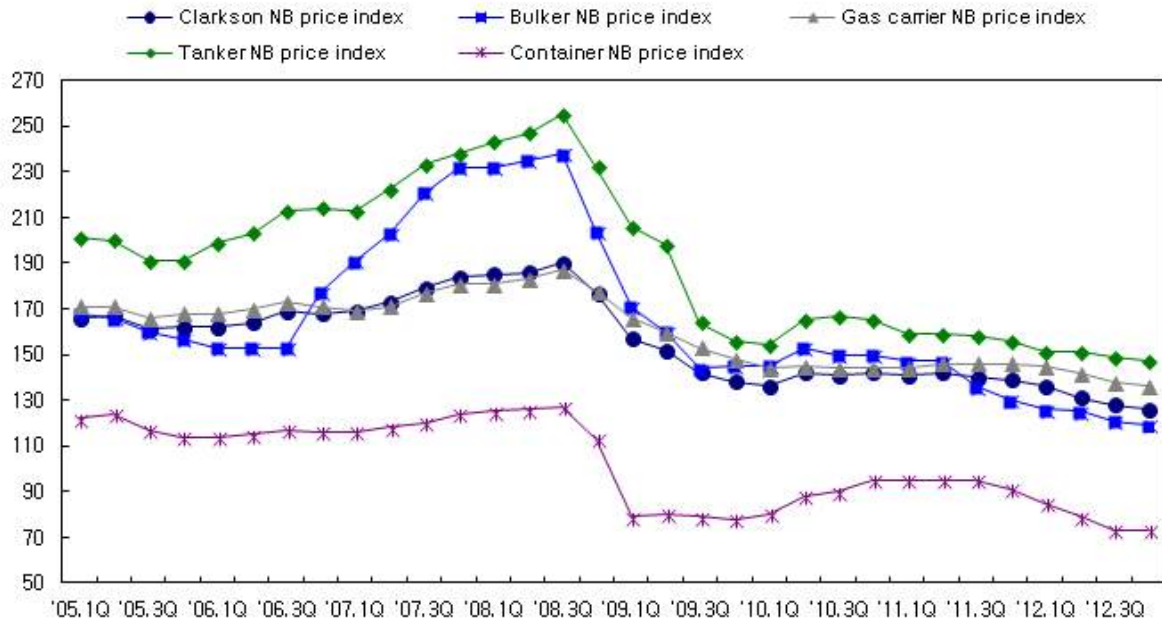
자료 : Clarkson

□ 4분기 신조선가는 거의 전 선종에 걸쳐 하락 추세를 지속하고 있음

- Clarkson 신조선가 지수는 지난 4분기말 다시 2point 하락하여 4분기말 126을 기록
- 선종별 신조선가 Clarkson 지수를 살펴보면 전분기 대비 벌크선의

신조선가는 1.7%, 탱커는 1.3%, Gas선은 1.5% 각각 하락하였고 컨테이너선만 지난 분기 수준을 유지

< 선종별 Clarkson 신조선가 지수 추이 >



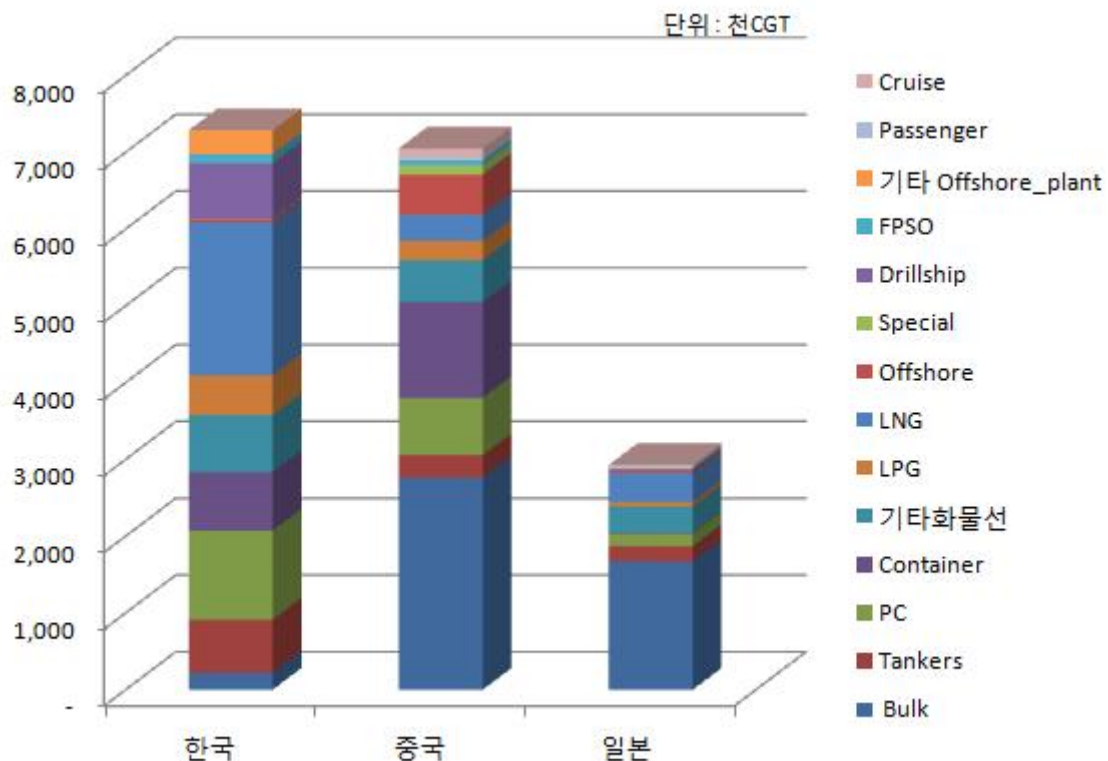
자료 : Clarkson

□ Clarkson 집계를 인용하여 2012년 한국은 746만CGT를 수주하였고 중국은 다음으로 많은 710만CGT를 수주함

- 한국은 전년대비 약 45% 감소한 실적을 나타내었으며 세계시장 수주점유율 35%를 차지함
 - 한국은 LPG선의 수주가 큰 폭으로 증가하고 PC 등 탱커류가 소폭 증가하였으나 주력 선종인 컨테이너선, LNG, drill-ship의 수주가 큰 폭으로 감소
- 중국은 전년대비 34% 감소한 수주실적을 나타내었고 수주점유율 33.3%를 차지
 - 중국 역시 LPG선의 수주가 약 7배 증가하고 탱커류의 수주가 늘었으나 주력 선종인 벌크선의 수주가 절반 이하로 감소하고 해양시장이 호황에서 안정화로 접어들면서 해양특수선의 수주도 감소

- 일본의 수주는 전년대비 32% 감소하였고 수주점유율은 13.6% 차지
 - 일본은 탱커와 기타화물선의 수주가 크게 증가하였으나 전체 수주에서의 비중이 낮아 큰 효과가 나타나지 않았으며 주력 선종인 벌크선의 수주가 약 45% 감소하면서 전반적인 수주는 부진한 실적을 나타냄
- 전반적으로 한국은 2012년 탱커류와 LNG선, drill-ship 등이 전체 수주량 중 큰 비중을 차지하고 있음
- 중국의 경우는 벌크선의 시황부진에도 불구하고 벌크선이 전체 수주에서 압도적인 비중을 나타내고 있으며 중소형 컨테이너선의 위주의 수주로 컨테이너선 비중이 비교적 높음
- 일본의 경우도 주력 선종인 벌크선이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며 기타화물선과 LNG선 등이 다음으로 많은 양을 나타냄

< 한국, 중국, 일본의 2012년 선종별 수주량 비교 >

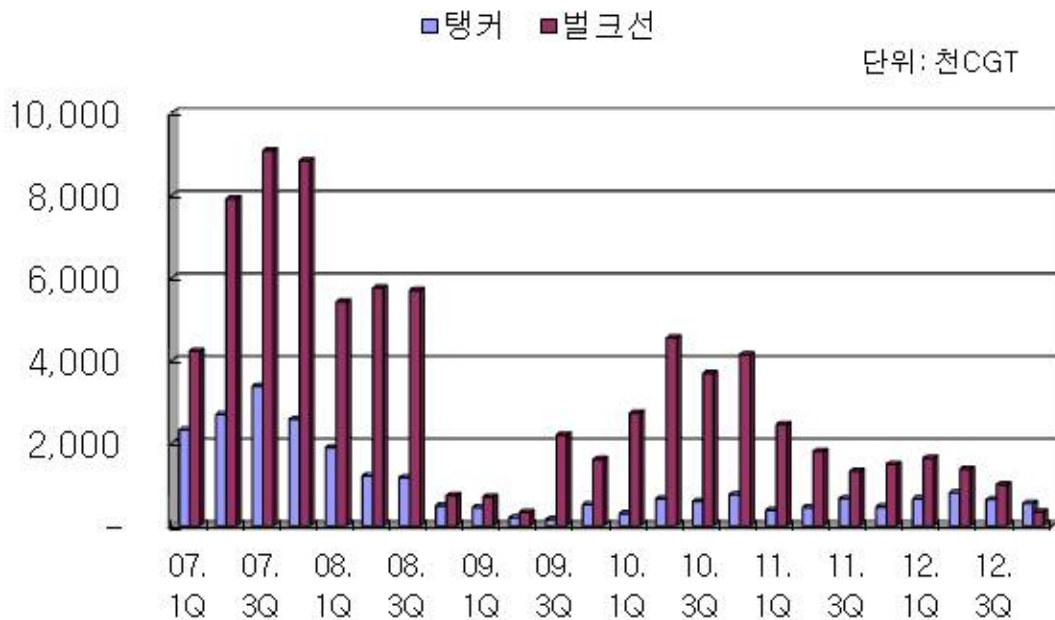


자료 : Clarkson, 한국수출입은행 해외경제연구소

2. 중소 조선 현황

- 중소조선의 시장 중 벌크선¹⁾은 지속적으로 수주량이 감소하고 있으며, 비교적 양호한 상황을 나타낸 중소형 탱커²⁾의 경우도 3분기 이후 수주량이 소폭 감소하는 모습을 나타냄

< 탱커와 벌크선의 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson 주 : 탱커는 아프라막스급 이하, 벌커는 케이프사이즈급 이하

- Clarkson 통계를 재가공하여 2012년 전 세계 벌크선(Capesize 이하) 수주량은 435만CGT로 전년대비 38.5% 감소
- Aframax급 이하 탱커의 2012년 전 세계 수주량은 265만CGT로 전년대비 35.2% 증가

□ 중소형 컨테이너선의 수주는 침체 상황 지속

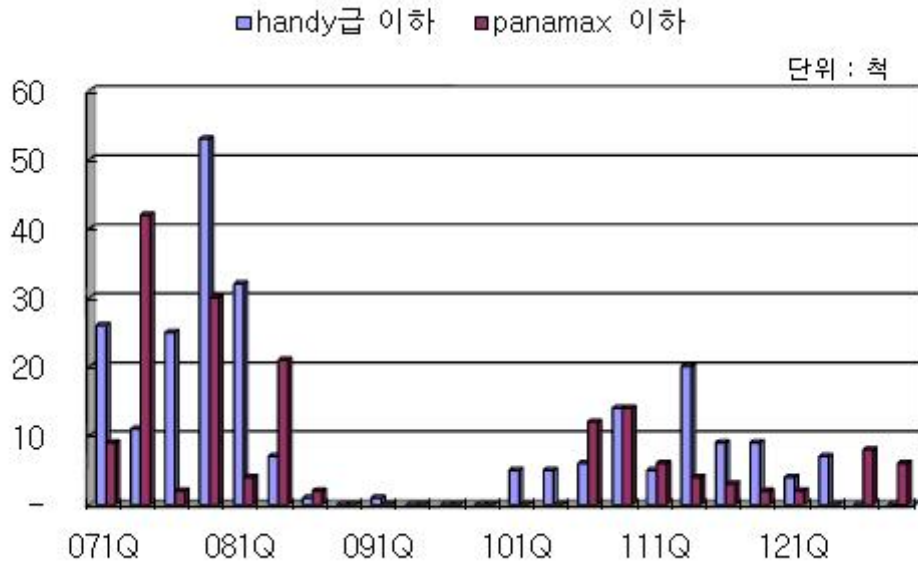
- Handy급 이하(2,000TEU 이하)의 경우 2012년도에 총 11척만이 발주된 것으로 기록

1) 벌크선은 톤수에 따라 Capesize (10만dwt 이상), panamax(6~10만dwt), handymax(4~6만dwt), handysize(1~4만dwt) 등 4개의 급으로 분류하며 본고에서는 4개 선종을 모두 집계

2) 중소형 탱커는 탱커의 규격 중 국내 중소조선소가 주로 수주하는 aframax(8~12만dwt), panamax(6~8만dwt), handysize tanker(1~6만dwt), small tanker(5천~1만dwt) 등 4개 선종만 집계

- CGT 기준으로는 전년대비 78.6% 감소한 13.2만CGT 기록
- Panamax급 이하 (2,000~4,000TEU 이하)의 경우 2012년 중 16척이 수주됨
- CGT 기준으로는 전년 동기대비 5.4% 감소한 32.9만CGT 기록

< 중소형 컨테이너선의 분기별 전 세계 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

II. 국내 중소조선산업 동향

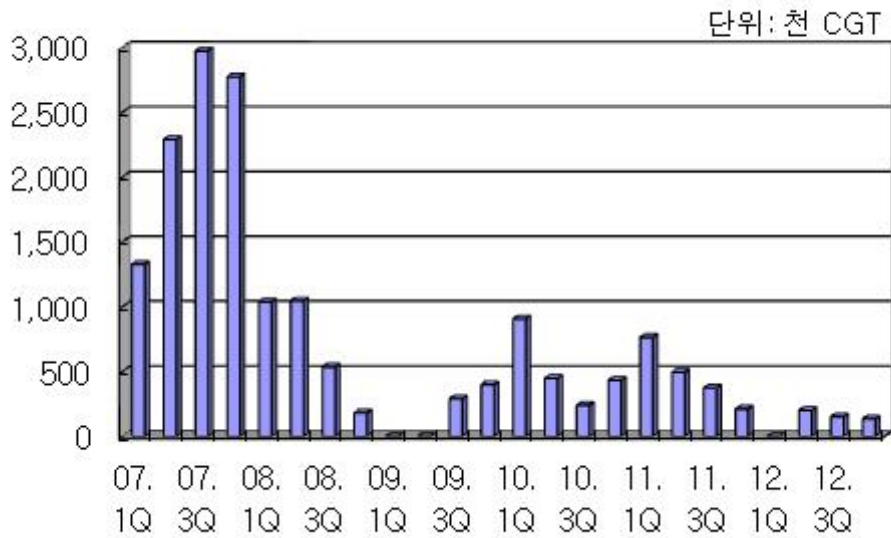
1. 수주량 및 수주잔량

- 2012년도 국내 중소조선소³⁾의 누적수주는 전년동기 대비 73.7% 감소한 48.4만CGT를 기록
- 4분기 수주는 전년 동기대비 36.4% 감소한 13만CGT로 총 7척의 수주에 그침
- 2012년 전체 중소조선 수주의 80% 이상이 제품운반선 등 탱커류

3) 본고의 중소조선소는 현대, 대우, 삼성, 현대미포, 현대삼호, STX, 한진 등 7대 조선소를 제외한 수출용 강선을 건조하는 조선소에 한함. 최근 수주잔량면에서 성동조선, SPP 등은 한진중공업에 추월하여 세계 10위권에 진입하는 등 대형화 추세를 보이고 있으나 본고에서는 성동, SPP 등 중대형 조선소를 중소조선 범주에 포함

이며 단 3개 조선소만이 수주실적을 기록

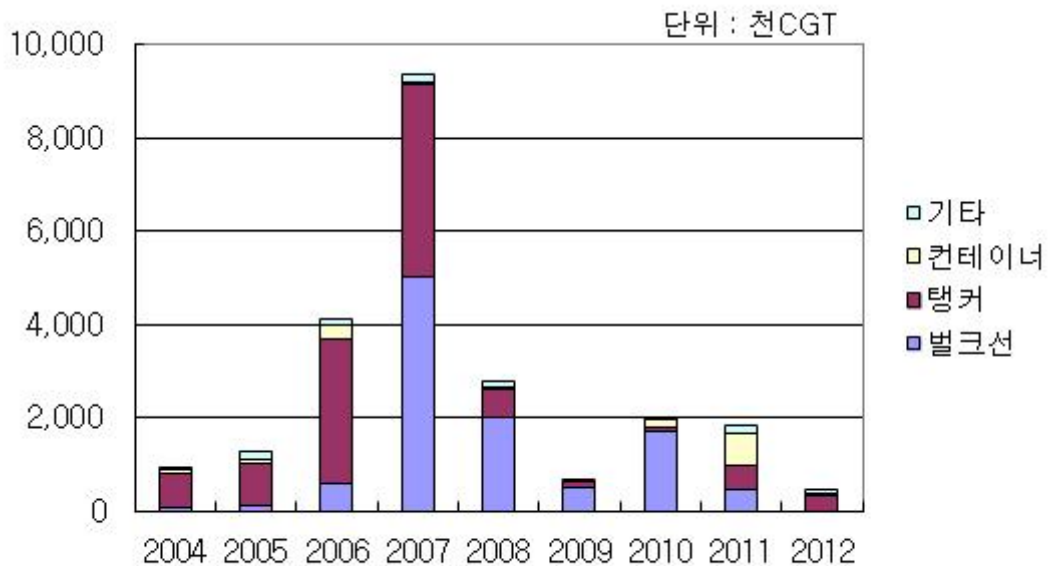
< 국내 중소조선 분기별 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2009, 2010 데이터는 해외경제연구소 자체 집계

< 국내 중소조선 수주량 추이 >



자료 : Clarkson, 해외경제연구소

주 : 2008년까지의 수치와 2011년 통계는 Clarkson 통계수치를
사용하였으며 2009, 2010년 수치는 해외경제연구소 자체 집계치임

- 국내 중소조선산업의 2012년도 수주액은 전년대비 63.5% 감소한 13.3억달러를 기록

< 국내 중소조선 수주액 추이 >

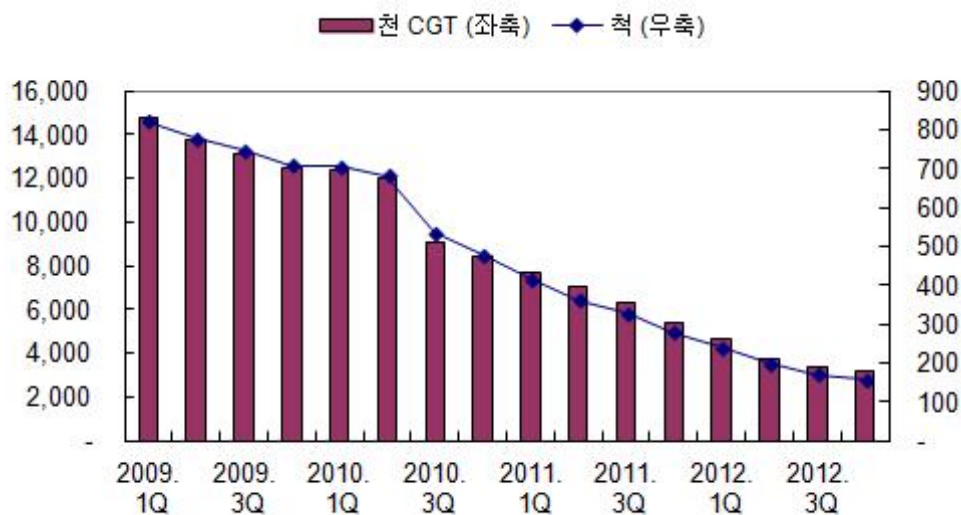
년도	수주액 추정치 (억달러)	비중
2006	96.1	17.1%
2007	262.1	26.7%
2008	88.0	13.6%
2009	14.0	18.9%
2010	39.5	12.6%
2011	36.4	7.6%
2012	13.3	4.4%

자료 : 해외경제연구소 추정

- 전체 조선산업에서 차지하는 중소 조선산업의 비중은 2012년도에 약 4.4%까지 낮아짐

- 국내 중소조선소의 수주잔량은 2012년말 현재 약 317만CGT로 집계되었으며 전분기말 대비 6.6% 감소

< 국내 중소조선의 수주잔량 추이 >



자료 : Clarkson

- 수주 부진으로 수주잔량 감소가 지속되고 있음

- 현재의 수주잔량은 국내 중소조선소의 약 1.2년치 수준 일감으로 추정됨

2. 건조량

□ 2012년도 누적 건조량(인도량)은 dwt기준으로 전년대비 29.2% 감소한 690만dwt로 집계

- 2012년도는 벌크선의 건조실적이 크게 감소하였고 탱커 마저도 건조량이 줄어들면서 전반적인 건조실적 하향
- 4분기 건조량은 전분기대비 57.1% 감소

< 국내 중소조선의 분기별 건조량 추이 >

분기	BULK선		TANKER		CONTAINER선			LPG선			기타	
	천dwt	척수	천dwt	척수	천dwt	천teu	척수	천dwt	천cum	척수	천dwt	척수
09 1Q	464	4	1,380	42	13	1	1	-	-	-	-	-
09 2Q	466	4	935	28	-	-	-	9	8	1	-	-
09 3Q	636	5	583	19	111	9	3	17	16	2	-	-
09 4Q	1,140	10	562	14	14	1	1	9	8	1	-	-
10 1Q	1,651	16	802	17	96	8	2	-	-	-	-	-
10 2Q	1,350	17	573	14	96	8	2	-	-	-	-	-
10 3Q	1,966	18	749	17	192	15	4	-	-	-	11	1
10 4Q	2,161	23	419	8	13	1	1	-	-	-	12	2
11 1Q	1,996	23	385	9	-	-	-	-	-	-	35	3
11 2Q	2,208	22	677	11	-	-	-	-	-	-	-	-
11 3Q	2,374	26	373	5	13	1	1	-	-	-	9	1
11 4Q	1,402	17	262	5	-	-	-	-	-	-	19	1
12 1Q	2,288	29	125	2	13	1	1	-	-	-	19	4
12 2Q	2,186	26	395	4	13	1	1	-	-	-	19	3
12 3Q	859	12	419	6	13	1	1	-	-	-	-	-
12 4Q	219	5	321	7	13	1	1	-	-	-	-	-

자료 : Clarkson, 해외경제연구소

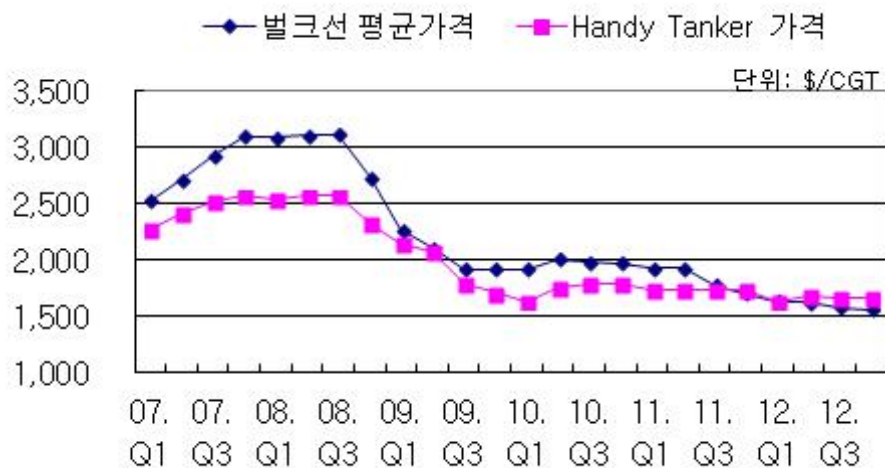
3. 각종 관련 동향

□ 벌크선의 신조선가는 4분기에도 하락추세이며 핸디사이즈 탱커는 보합

- 벌크선의 평균 신조선가는 전분기 대비 1.3% 하락
- 40K PC 탱커의 경우는 전분기와 동일 수준 기록

- PC 탱커는 3, 4분기의 수주 감소에도 선가는 하락하지 않는 상황이나 최악의 선복량과잉 위기를 겪고 있는 벌크선의 경우는 매우 낮은 가격 수준에도 불구하고 선가 하락이 지속되고 있음

< 벌크선 및 핸디탱커 선가 추이 >

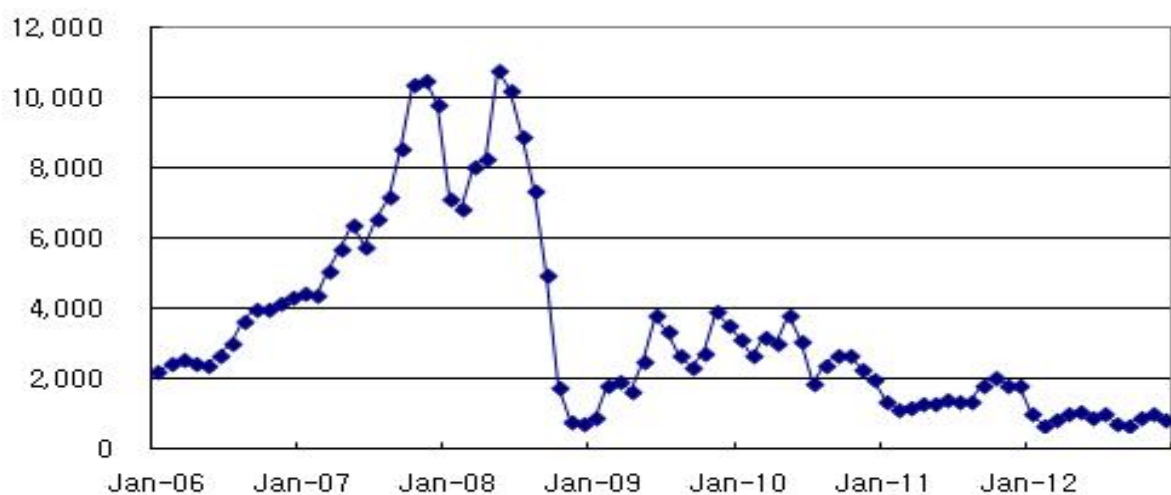


자료 : Clarkson

주 : Handy tanker는 40K PC선 기준

- 4분기 벌크선 운임지수(BDI)는 평균 953.1로 전분기 대비 12.7% 상승하였으나 부진을 벗어나는 것은 아님

< BDI 추이 >

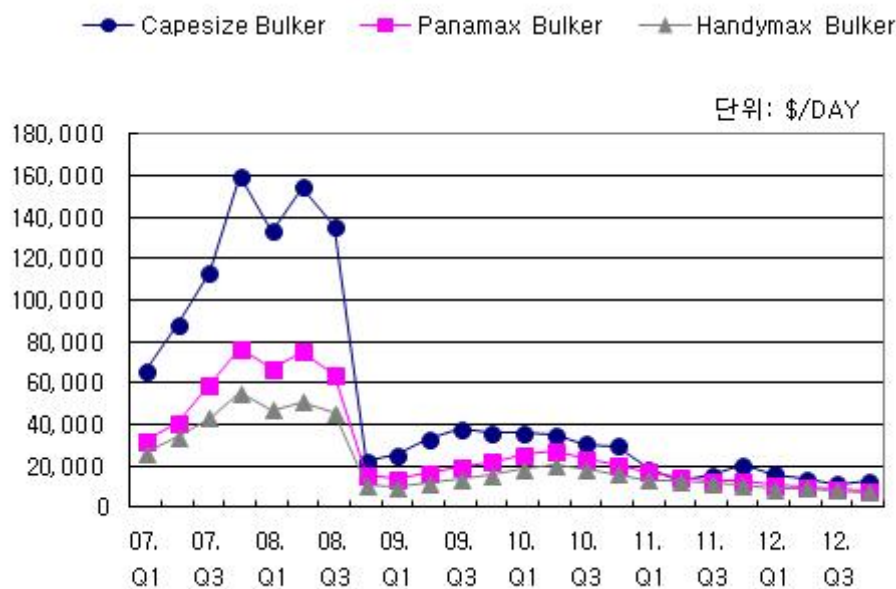


자료 : Baltic Exchange, Clarkson에서 재인용

- BDI의 4분기 상승은 연말 특수를 앞둔 11월의 지수 상승에 의한 것이며 여전히 평균이 1,000을 밑도는 최악의 상황이 지속됨
- 벌크선의 선복량 과잉은 많은 양의 폐선에도 불구하고 지속적인 신조선 공급으로 해결의 기미가 보이지 않고 있음

□ 4분기 벌크선 용선료는 Capesize급이 일시적으로 상승하는 특이현상이 일어났으나 대체적으로 하락을 지속하는 양상임

< 벌크선 용선료 추이 >



자료 : Clarkson

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Capesize는 17만톤, Panamax는 7.5만톤, Handymax는 4.5만톤 기준

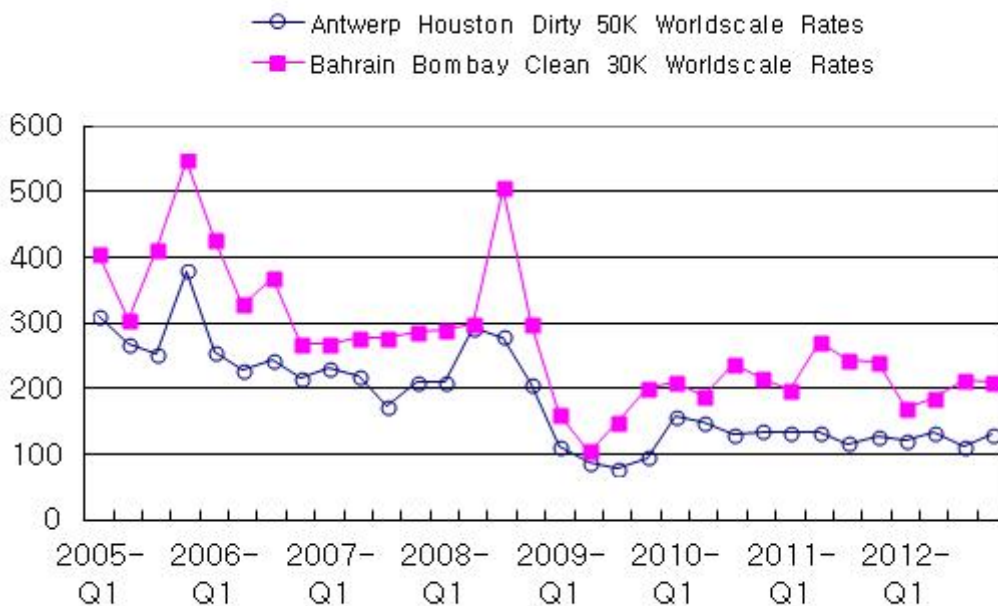
- 17만dwt Capesize의 용선료는 전분기 대비 13.6% 상승하였으나 전년 동기대비 36.3% 하락
- 7.5만dwt Panamax의 용선료는 전분기 대비 10.2% 하락하였고 전년 동기대비 38.9% 하락
- 4.5만dwt Handymax의 용선료는 전분기 대비 13.1% 하락하였으며 전년 동기대비 31.5% 하락

□ 4분기 중 중소형 Tanker류 해운운임지수(WS)는 북반구의 겨울 준비 수요로

상승한 것으로 나타남

- 본고의 관찰 대상인 50K dirty tanker의 앤트워프-휴스턴간 WS 지수는 전분기 대비 15.7% 상승
- 또 다른 관찰대상인 30K clean 바레인-뭍베이간 WS는 동기간 0.8% 하락
- 관찰대상 WS 중 바레인-뭍베이간 30K Clean tanker 외의 대부분 노선의 운임이 4분기 들어 일시적 상승 기록

< Tanker류 해운운임(WS) 추이 >



자료 : Clarkson

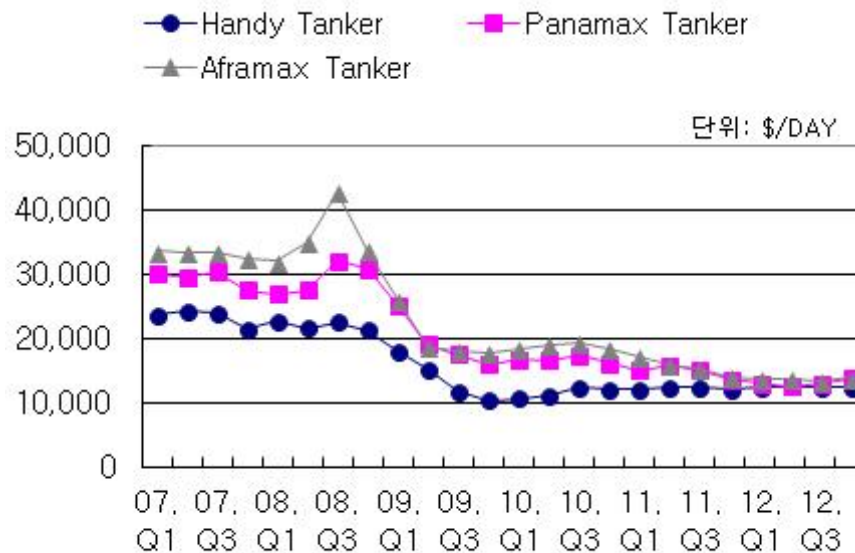
□ 4분기 탱커류의 용선료는 대체로 소폭 상승 추세를 나타내고 있어 시황 회복에 대한 기대감을 가지게 함

- 11만dwt Aframax 탱커의 용선료는 전분기 대비 3.5% 상승하였으며 이는 전년 동기대비 1.2% 낮은 수준
- 7.4만dwt Panamax 탱커의 용선료는 전분기 대비 6.4% 상승하였으며 전년 동기대비도 1.6% 높은 수준
- 3.7만dwt Handysize 탱커의 경우도 전분기 대비 0.6% 상승하였고

전년 동기대비 2.7% 높은 수준

- 4분기는 겨울대비 운송물량으로 탱커시황이 일시적으로 상승하는 시기이나 대체로 전년 동기와 비교하여도 약간 오른 정도를 나타내고 있어 특히 중소 선형의 시황회복 기대를 가능하게 함

< Tanker류 용선료 추이 >



자료 : Clarkson Research Services

주 : 1. 용선료는 1년 timecharter 기준

2. Handy tanker 3.7만톤, panamax 7.4만톤, Aframax 11만톤 기준

III. 다음 분기 전망 및 시사점

□ 다음 분기에도 중소 조선산업의 시황회복은 어려울 전망

- 벌크선의 경우 해운시황 회복이 요원하고 과잉선복량 문제도 해소될 가능성이 보이지 않으며 선가하락도 지속되고 있어 고비용구조의 국내 조선소가 수주하는 것은 어려울 전망
- 중소형 제품운반선 시황이 일부 회복 조짐을 보이고 있으나 아직까지 유럽 등 수요국 경기 침체 지속으로 본격적인 회복국면을 예상하기는 어려움
- 해양지원선 등 특수선 시장의 상황이 양호한 편이나 국내 중소조선소의

건조경험 부재와 수주에 대한 준비 부족으로 동 선종의 수주 역시 이루어지기는 어려울 전망

□ 다음분기의 어두운 전망에도 불구하고 고연비 선박투자에 의한 수요로 1~2년의 고비를 넘기면 수주 회복이 가능할 전망

- 아직까지 대규모는 아니나 해운업계의 효율화 경쟁에 의한 신조 수요가 조금씩 움직임을 보이고 있는 것으로 판단됨
- 이러한 수요가 중소형 해운시장까지 파급되는 데에는 시간이 더 걸릴 수도 있으나 이러한 수요는 조금씩이나마 확대될 것으로 예상됨
- 그러므로 지금부터 1~2년이 마지막 고비가 될 것으로 예상되며 이후 수주 시황 회복 전망

□ 중소 조선소들이 향후 고연비투자 수요에 대응하기 위해서는 기술개발이 필수적임

- 향후 도래할 고연비선박 투자 수요는 해운시황이 회복되지 않은 가운데 제한적인 자금력으로 뒷받침되는 수요인 만큼 규모가 호황기만큼 크지는 않을 것으로 예상
- 선주들은 기존 선박의 수명을 단축시켜 폐선하고 투자하는 만큼 고연비선박 기술을 확보한 조선소를 선택하여 신중한 투자가 이루어질 가능성이 높음
- 그러므로 우리 중소조선업계가 이에 대응하고자 한다면 고연비 선박 기술 확보는 반드시 필요함
- 고연비 선형, 에너지절감 기술 등이 개발되거나 혹은 확보되어야 할 것이나 문제는 자체적인 R&D 기능이 약하다는 점임
- 현재 일부 조선소의 workout이 연장되는 등 중소 조선산업에 대한 지원 노력이 지속되고 있으나 이러한 노력이 결실을 보려면 공공부문의 지원, 대중소 조선소 협력 모델 등 다양한 노력 강구 필요